

12 **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

21 Anmeldenummer: 86116257.6

51 Int. Cl.4: B60T 8/32

22 Anmeldetag: 24.11.86

30 Priorität: 05.12.85 DE 3543039

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
10.06.87 Patentblatt 87/24

84 Benannte Vertragsstaaten:
BE DE FR GB IT SE

71 Anmelder: **ROBERT BOSCH GMBH**
Postfach 50
D-7000 Stuttgart 1(DE)

72 Erfinder: **Schramm, Herbert**
Im Götzen 25
D-7000 Stuttgart 1(DE)
Erfinder: **Wörner, Dieter**
Blankensteinstrasse 5
D-7127 Pleidelsheim(DE)
Erfinder: **Möller, Hubert**
Berghelmer Strasse 37
D-7000 Stuttgart 31(DE)

74 Vertreter: **Kammer, Arno, Dipl.-Ing.**
ROBERT BOSCH GmbH Zentralstelle Patente
2 Postfach 50
D-7000 Stuttgart 1(DE)

54 **Bremsdruckregelsystem für ein Fahrzeug.**

57 Es wird im Bremsdruckregelsystem, insbesondere ein Antiblockierregelsystem mit induktiven Meßwertgebern beschrieben.

Bei diesem System wird beim Anfahren die Geschwindigkeit ermittelt, bei der der einzelne Meßwertgeber sicher einsetzt; dieser Wert wird gespeichert und im Regulationsfall dazu benutzt individuell für jeden Meßwertgeber seine Grenzggeschwindigkeit festzulegen, ab der der Meßwertgeber nicht mehr die Regelung des Bremsdruckes am zugehörigen Rad bestimmt.

Ab diesem Zeitpunkt wird vielmehr der Bremsdruck am Rad voll aufgebaut oder der vorhandene Druck konstant gehalten oder die Regelung von einem anderen Meßwertgeber übermessen.

Erst wenn mehrere Meßwertgeber ihre Grenzggeschwindigkeit unterschritten haben wird der Regler insgesamt abgeschaltet.

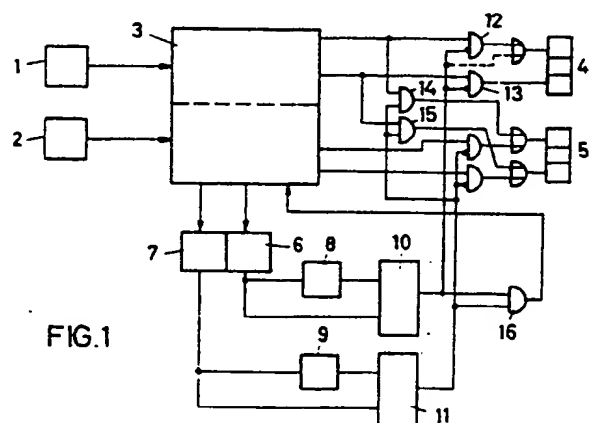


FIG.1

EP 0 224 833 A2

Bremsdruckregelsystem für ein Fahrzeug

Die Erfindung betrifft ein Bremsdruckregelsystem mit den Merkmalen des Oberbegriffs des Anspruchs 1.

Es ist bekannt, daß bei induktiven Geschwindigkeitsmeßwertgebern, bei denen die Pole eines mit dem Fahrzeugrad verbundenen Polrads an dem Statorteil des Meßwertgebers vorbeilaufen, das Sensorausgangssignal bei Erreichen einer kleinen, vom Luftspalt zwischen Rotor und Stator abhängigen Geschwindigkeit verschwindet bzw. un-
auswertbar wird.

Man hat deshalb für das einzelne Antiblockiersystem eine Grenzgeschwindigkeit festgelegt und bei Erreichen dieser Grenzgeschwindigkeit wird die Antiblockierregelung abgeschaltet. Dabei muß die Grenzgeschwindigkeit so festgelegt werden, daß auch im ungünstigen Fall die Abschaltung vor dem Aussetzen eines der Geschwindigkeitsmeßwertgeber erfolgt. Es kommt dann gegebenenfalls zu einem Radblockieren. Würde man es zu einem Aussetzen vor der Abschaltung kommen lassen, so würde ein Verzögerungssignal bzw. Schluppsignal vorgetäuscht werden, was gegebenenfalls zu einer drucklosen Bremse führen würde. Aus der Kenntnis dieser Problematik wurde bereits auch bekannt (DE-OS 22 57 237) zwar die "sichere" Grenzgeschwindigkeit beizubehalten, jedoch ab dieser Grenzgeschwindigkeit den vorhandenen Bremsdruck konstant zu halten (Steuerung).

Dem gegenüber bringt die Lösung gemäß den Merkmalen des Anspruchs 1 den Vorteil, daß jeder der Meßwertgeber individuell bis zu seiner Grenzs-
geschwindigkeit ausgenutzt wird, dann aber auch noch nicht die Gesamtregelung abschaltet, sondern in dem ihm zugeordneten Ansteuerkanal eine Hilfsmaßnahme einleitet. Diese kann in der Freigabe der zugehörigen Bremse (also Druckaufbau und eventuelles Blockieren des entsprechenden Rades), in einem Mitregeln des Bremsdrucks an dieser Bremse durch einen andern Kanal oder auch in der oben erwähnten Konstanthaltung des Drucks bestehen. Erst das Unterschreiten jeweils ihrer Grenzgeschwindigkeit durch mehrere Meßwertgeber führt zum Abschalten des Reglers. Bei folgenden Anfahrvorgängen kann der gespeicherte Wert überprüft und gegebenenfalls korrigiert werden.

Die Grenzgeschwindigkeit für den einzelnen Meßwertgeber kann z. B. der Geschwindigkeitswert sein, der sich nach Einsetzen des Meßwertgebers beim Anfahren und z. B. einer vollen Umdrehung des Rads ohne Aussetzer (also Signal kontinuierlich eine Umdrehung lang vorhanden) ergibt.

Ist die Beschleunigung bei Fahrtbeginn groß, so kann zumindest bei den angetriebenen Rädern positiver Bremsschlupf auftreten, der zu einem Fehler führen kann. Man wird deshalb vorzugsweise zeitlich nacheinander mehrere Geschwindigkeitswerte aufnehmen und aus dem Geschwindigkeitsverlauf auf die Grenzgeschwindigkeit rückschließen.

Anhand der Zeichnung wird ein Ausführungsbeispiel der Erfindung näher erläutert.

In Fig. 1 sind zwei Meßwertgeber 1 und 2 eines Antiblockierregelungssystems gezeigt, deren Signale einer Auswerteschaltung 3 zur an sich bekannten Erzeugung von Bremsdrucksteuersignalen
zugeführt werden. Den Meßwertgebern 1 bzw. 2 sind Bremsdrucksteuerventile in Form von 3/3 Ventilen 4 bzw. 5 zugeordnet. Der Radbremsdruck an der Bremse der Räder, denen Meßwertgeber 1 bzw. 2 zugeordnet sind, wird durch diese Ventile, die neben einem Druckaufbau in den beiden anderen Stellungen einen Druckaufbau und eine Konstanthaltung ermöglicht entsprechend dem Radbewegungsverhalten geregelt.

Die in der Auswerteschaltung 3 aufbereiteten Geschwindigkeitssignale der Meßwertgeber 1 und 2 werden auch Schaltungseinrichtungen 6 und 7 zugeführt.

Diese stellen beim Anfahren des Fahrzeuges fest, wenn der einzelne Meßwertgeber ein brauchbares Geschwindigkeitssignal abgibt. Dies wird z. B. nach einer Zeit ΔT nach Einsetzen des Meßwertgeberignals ohne Aussetzer in dieser Zeit ΔT als gegeben angenommen. Dieses Grenzgeschwindigkeitssignal wird jeweils in eine Speicher 8 bzw. 9 eingespeichert.

Erreicht während einer späteren Regelung das Radgeschwindigkeitssignal und/oder errechnete/tatsächliche Fahrzeuggeschwindigkeit z. B. des Meßwertgebers 1 seinen gespeicherten Bremsgeschwindigkeitswert, so gibt ein Vergleichs-
einheit 10 ein Signal ab.

Wird, wie in Fig. 1 gezeigt, dieses Signal dazu benutzt Und-Gatter 12 und 13 zu sperren, so können keine Steuerisgnale mehr zum Ventil 4 gelangen, d.h. an der entsprechenden Radbremse wird voller Druck eingesteuert. Wurde nur das Und-Gatter 13 gesperrt und das Signal noch zur Ansteuerung des Ventils 4 in die Konstanthaltestellung benutzt (gestrichelt gezeigt), so wäre die Folge, daß der Druck konstant gehalten wird.

Schließlich ist im zweiten Kanal (2,5) der Fig. 1 noch die Möglichkeit gezeigt, daß zwar die Steuerungssignale des zugehörigen Kanals gesperrt werden (Und-Gatter 12' und 13'), daß jedoch das Ventil 5

nun durch die Signale des ersten Kanals (1/4) mitgesteuert wird (Und-Gatter 14 und 15 werden vom Ausgangssignal des Vergleichers 11 aufgesteuert).

Unterschreiten beide Ausgangssignale der Meßwertgeber 1 und 2 die Geschwindigkeitsgrenze, so wird ein Und-Gatter 16 durchlässig, das den Regler 3 abschaltet.

Um einen durch Beschleunigungen auftretenden Fehler im Grenzgeschwindigkeitssignal V_G zu korrigieren, kann man gemäß Fig. 2 nach Einsetzen des Meßwertgebersignals (t_0) zwei Meßwerte V_1 und V_2 z.B. zum Zeitpunkt $t_1 = t_0 + t_A$ und $t_2 = t_0 + 5t_A$ (wobei t_A die Rechenzeit des Rechners ist) bestimmen und aus diesen Werten den tatsächlichen Grenzgeschwindigkeitswert V_G gemäß der Beziehung

$V_G = V_1 - \frac{1}{4} (V_2 - V_1)$ errechnen.

Solange noch keine sichere Erkennung von V_G erfolgt ist und noch kein V_G im Speicher abgelegt ist, wird für V_G ein vorgegebener Festwert eingespeichert, der bei einer gültigen Erkennung von V_G ersetzt wird.

Ist V_G größer als ein Grenzwert, wird die Regelung gesamt oder an diesem Rad abgeschaltet und/oder dies durch z. B. eine Sicherheitslampe angezeigt.

Ansprüche

1. Bremsdruckregelsystem für ein Fahrzeug bei dem den Rädern wenigstens teilweise Meßwertgeber zur Bestimmung der Raddrehgeschwindigkeit zugeordnet sind, bei dem die Signale dieser Meßwertgeber einer Auswertschaltung zur Erzeugung von Bremsdrucksteuersignalen zugeführt werden und bei dem die erzeugten Bremsdrucksteuersignale Bremsdrucksteuereinheiten zur Variation des Bremsdrucks im Sinne einer Verhinderung des Radblockierens und/oder des Durchdrehens der Räder bei Fahrzeugbeschleunigung zugeführt werden, wobei bei Absinken der gemessenen Radgeschwindigkeiten auf einen kleinen Wert die Wirkung des Meßwertgebersignals auf die Regelung unterdrückt wird, dadurch gekennzeichnet, daß für jeden einzelnen Meßwertgeber (1, 2) beim Anfahren die Radgeschwindigkeit V_G bestimmt wird, bei der der Meßwertgeber (1 und 2) ein auswertbares Signal sicher abgibt, daß dieser Radgeschwindigkeitswert abgespeichert wird (in 8 oder 9) und daß dieser gespeicherte Radgeschwindigkeitswert dazu benutzt wird, im Regulationsfall bei Erreichen dieses Grenzgeschwindigkeitswertes V_G das Signal dieses Meßwertgebers (1 oder 2) für die Regelung unwirksam zu machen.

2. Bremsdruckregelsystem nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß anfangs ein vorgegebener Festwert in den Speicher eingeschrieben ist und daß dieser dann durch den ermittelten Wert für V_G ersetzt wird.

3. Bei zu hohem Wert nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß bei einem festgestellten, zu hohen Wert für V_G eine Abschaltung und/oder Warnung erfolgt.

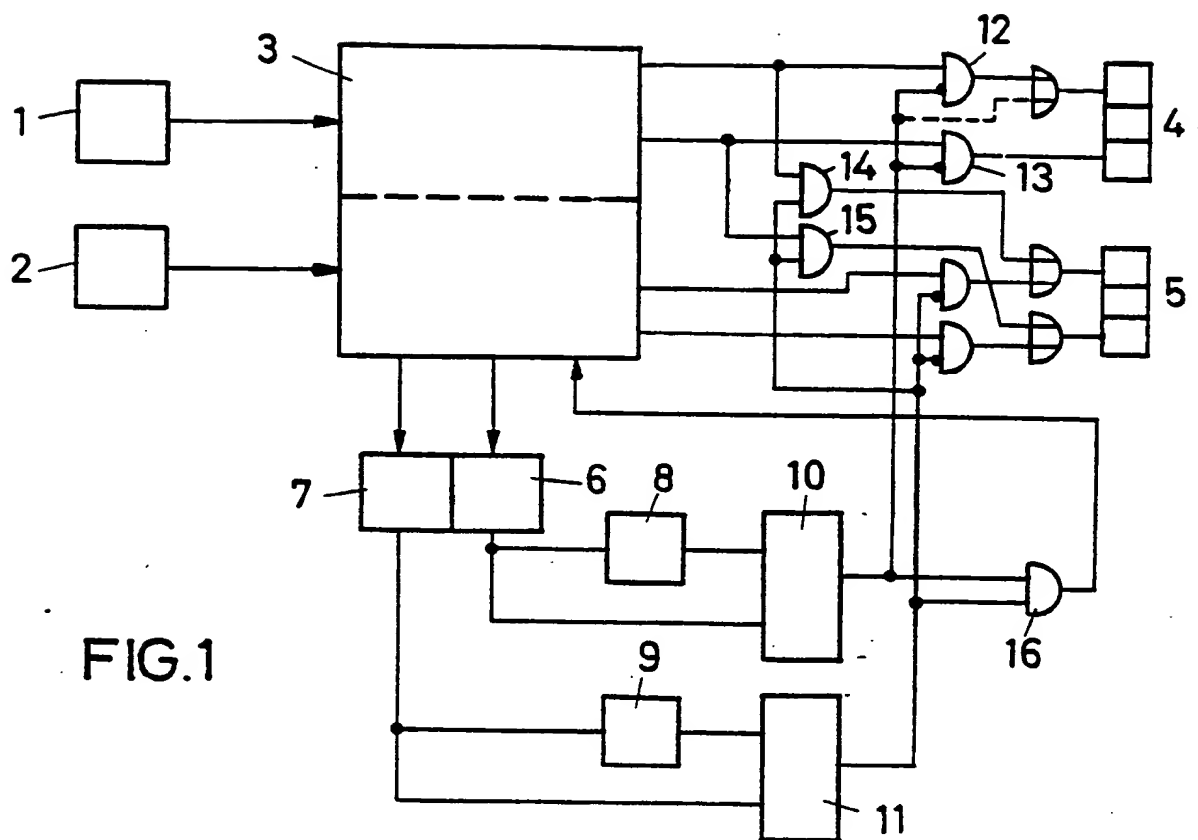
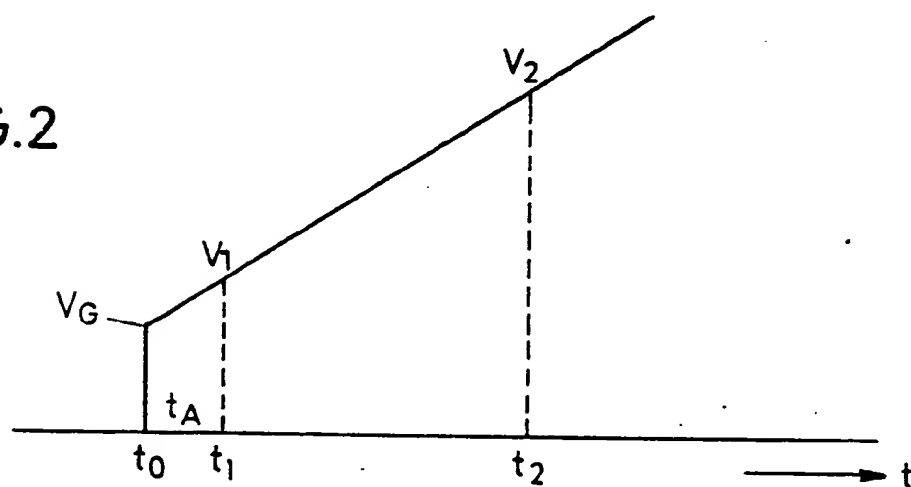


FIG. 1

FIG. 2



12 **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

21 Anmeldenummer: 86116257.6

51 Int. Cl. 4: **B60T 8/32**

22 Anmeldetag: 24.11.86

30 Priorität: 05.12.85 DE 3543039

43 Veröffentlichungstag der Anmeldung:
10.06.87 Patentblatt 87/24

84 Benannte Vertragsstaaten:
BE DE FR GB IT SE

86 Veröffentlichungstag des später veröffentlichten
Recherchenberichts: 26.08.87 Patentblatt 87/35

71 Anmelder: **ROBERT BOSCH GMBH**
Postfach 50
D-7000 Stuttgart 1(DE)

72 Erfinder: Schramm, Herbert
Im Götzen 25
D-7000 Stuttgart 1(DE)
Erfinder: Wörner, Dieter
Blankensteinstrasse 5
D-7127 Pleidelsheim(DE)
Erfinder: Möller, Hubert
Bergheimer Strasse 37
D-7000 Stuttgart 31(DE)

74 Vertreter: Kammer, Arno, Dipl.-Ing.
ROBERT BOSCH GmbH Zentralstelle Patente
2 Postfach 50
D-7000 Stuttgart 1(DE)

54 **Bremsdruckregelsystem für ein Fahrzeug.**

57 Es wird im Bremsdruckregelsystem, insbesondere ein Antiblockierregelsystem (3) mit induktiven Meßwertgebern (1,2) beschrieben.

Bei diesem System wird beim Anfahren die Geschwindigkeit ermittelt, bei der der einzelne Meßwertgeber (1,2) sicher einsetzt; dieser Wert wird gespeichert und im Regelungsfall dazu benutzt individuell für jeden Meßwertgeber seine Grenzggeschwindigkeit festzulegen, ab der der Meßwertgeber nicht mehr die Regelung des Bremsdruckes am zugehörigen Rad bestimmt.

Ab diesem Zeitpunkt wird vielmehr der Bremsdruck am Rad voll aufgebaut oder der vorhandene Druck konstant gehalten oder die Regelung von einem anderen Meßwertgeber übermessen.

Erst wenn mehrere Meßwertgeber ihre Grenzggeschwindigkeit unterschritten haben wird der Regler - (3) insgesamt abgeschaltet.

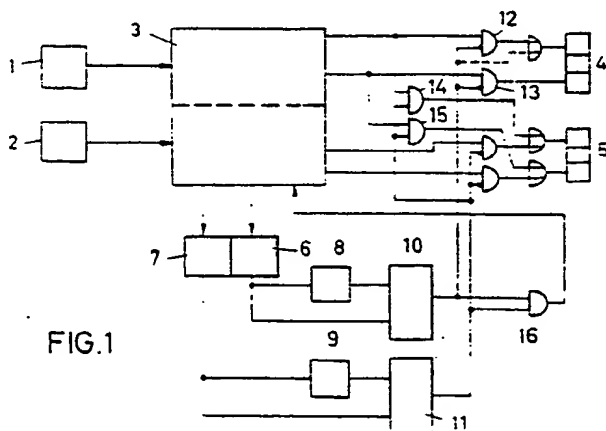


FIG.1

EP 0 224 833 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 86 11 6257

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl. 4)
A	DE-A-3 417 389 (NISSAN) * Seite 7, Zeile 29 - Seite 8, Zeile 20; Seite 11, Zeile 20 - Seite 12, Zeile 30; Seite 48, Zeilen 24-29 * -----	1	B 60 T 8/32
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl. 4)
			B 60 T
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt.			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 02-06-1987	Prüfer CLASEN M.P.
<div><div><p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p><p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet</p><p>Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie</p><p>A : technologischer Hintergrund</p><p>O : mündliche Offenbarung</p><p>P : Zwischenliteratur</p><p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze</p></div><div><p>E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist</p><p>D : in der Anmeldung angeführtes Dokument</p><p>L : aus andern Gründen angeführtes Dokument</p><p>& : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p></div></div>			

EPA Form 1503 03/82